




PALMARÈS

Dauphine 

1956

———— COUVERTURE ————

Avant le départ du Tour de Corse, Gilberte Thirion et Nadège Ferrier posent auprès de la Dauphine qui les mènera à la victoire.

LA COMPETITION

prouve-t-elle quelque chose ?

CHACUN SAIT qu'il suffit parfois d'un incident fortuit pour priver le meilleur d'une victoire. C'est pourquoi un succès isolé ne signifie pas grand-chose. Par contre...

Si la même voiture domine régulièrement sa catégorie, conduite aussi bien par des spécialistes que par des amateurs sportifs, peut-on encore parler de hasard ?

Si de grands champions préfèrent courir leur chance sur cette voiture, malgré l'encombrement de la catégorie, dès que l'épreuve s'annonce particulièrement dure, peut-on mettre en doute la sûreté de leur jugement ?

Les victoires répétées de la Dauphine depuis sa " première " triomphale aux " Mille Miles ", la sympathie, la confiance, qu'elle inspire aux as du volant, ont des raisons profondes.

La Dauphine gagne parce que c'est une brillante voiture et surtout parce qu'elle termine... Elle termine parce que, même " poussée " au maximum, même soumise à des traitements inconcevables (comme ces extraordinaires 105,9 de moyenne réalisés par Gilberte THIRION aux Mille Miles), la mécanique Dauphine tient le coup.

Il est évident que la même mécanique, volontairement ménagée et toujours utilisée au-dessous de ses possibilités, offre une énorme marge de sécurité dans la réalité quotidienne.

Certes, la Dauphine a démarré en flèche, dès la première année parce qu'elle a bénéficié de la longue expérience de la 4 CV. Toutes les solutions possibles avaient été éprouvées depuis 10 ans sur le banc d'essai impitoyable de la compétition. Les meilleures ont été retenues pour la Dauphine et, chaque fois que cela a été possible, adoptées en série.

C'est pourquoi la Dauphine tient si magnifiquement la route.

C'est pourquoi elle freine comme une voiture de sport.

C'est pourquoi elle laisse tout le monde derrière elle...

au feu vert comme sur la ligne d'arrivée.



XXVIII^e MILLE MIGLIA

28 - 29 AVRIL 1956



L'une des Dauphines franchit la ligne d'arrivée. A droite, M. Castagneto, Directeur de la course.

— Malgré une pluie battante, la grande foule italienne s'est massée aussi nombreuse et aussi enthousiaste que chaque année sur les 1597 km du parcours des Mille Miles. Rappelons que la boucle des Mille Miles partant de Brescia revient à Brescia en passant à Ravenne, Pescara, Rome, Florence, Bologne, Piacenza et Mantoue et que le règlement se résume en cette formule : "aller le plus vite possible" !

Outre un classement général, les Mille Miles comportent un classement par catégorie — Dans le domaine des petites cylindrées, les coureurs et les voitures françaises ont eu l'occasion de se distinguer une fois de plus.

Moins de 2 mois après sa présentation, la Dauphine était présente sur le podium de départ à Brescia. La Régie Renault n'avait pas hésité à choisir la plus dure, mais aussi la plus probante des épreuves pour le "baptême du feu" de sa dernière née. Le risque était gros car les Mille Miles battent toujours le record du nombre des engagés, spécialement bien préparés.

Cette année 427 voitures de toutes cylindrées étaient inscrites — 365 prirent le départ, 182 seulement étaient à l'arrivée (dont 4 non classées).

Cependant, sur 7 Dauphines engagées, 6 figurent au classement et 4 enlèvent les 4 premières places de leur catégorie. Cette magnifique démonstration prend toute sa valeur lorsqu'on sait que, les transformations apportées aux 5 Dauphines officielles se réduisent à peu de choses (moteur genre 1063, boîte 5 vitesses). La direction, les pneus, la suspension et la carrosserie n'avaient subi aucune modification.

Gilberte Thirion
au volant de sa
Dauphine





L'Équipe Renault, de gauche à droite :
Paul Frère, Jean Redelé, Gilberte Thirion,
Maurice Trintignant, et le regretté Louis Rosier.



La Dauphine de Paul Frère.



Sur la célèbre place Vittoria à Brescia,
Quartier général des Mille Miles,
les Dauphines de l'Équipe Renault
passent à la vérification.

CLASSEMENT :
VOITURES DE TOURISME
DE SÉRIE SPÉCIALES
750 - 1000 cc

*

- 1 - Gilberte THIRION... sur Dauphine Renault
- 2 - Trintignant-Drouot... sur Dauphine Renault
- 3 - Rosier..... sur Dauphine Renault
- 4 - Frère..... sur Dauphine Renault
- 5 - Ritzinger..... sur D K W
- 6 - Hartman - Berberich... sur D K W
- 7 - Borelly..... sur Panhard
- 8 - Cahier - Mme Ferrier... sur Dauphine Renault
- 9 - Auriach et Mme... sur Dauphine Renault
- 10 - Poirot..... sur Panhard

Une performance particulière qui mérite d'être soulignée :
celle de Bernard Cahier-Nadège Ferrier qui, sur une Dauphine
absolument de série, à peine rodée, sont parvenus non
seulement à boucler la boucle dans les temps mais aussi à
se classer dans le lot des voitures spéciales.

V^e TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

17 - 23 SEPTEMBRE 1956



Les pilotes de l'Équipe Renault — De gauche à droite : Michy, Rambaud, Cazon, Condriillier, Foulgoc, Lucas et M. Landon, chef du service compétition de la Régie Renault.

Véritable marathon de la route, le Tour de France automobile comprend en 7 jours : 3 étapes, 6023 km à parcourir et 9 épreuves de classement. C'est dire que sa réputation d'épreuve dure est justifiée : l'effort demandé aux pilotes et aux mécaniques est considérable.

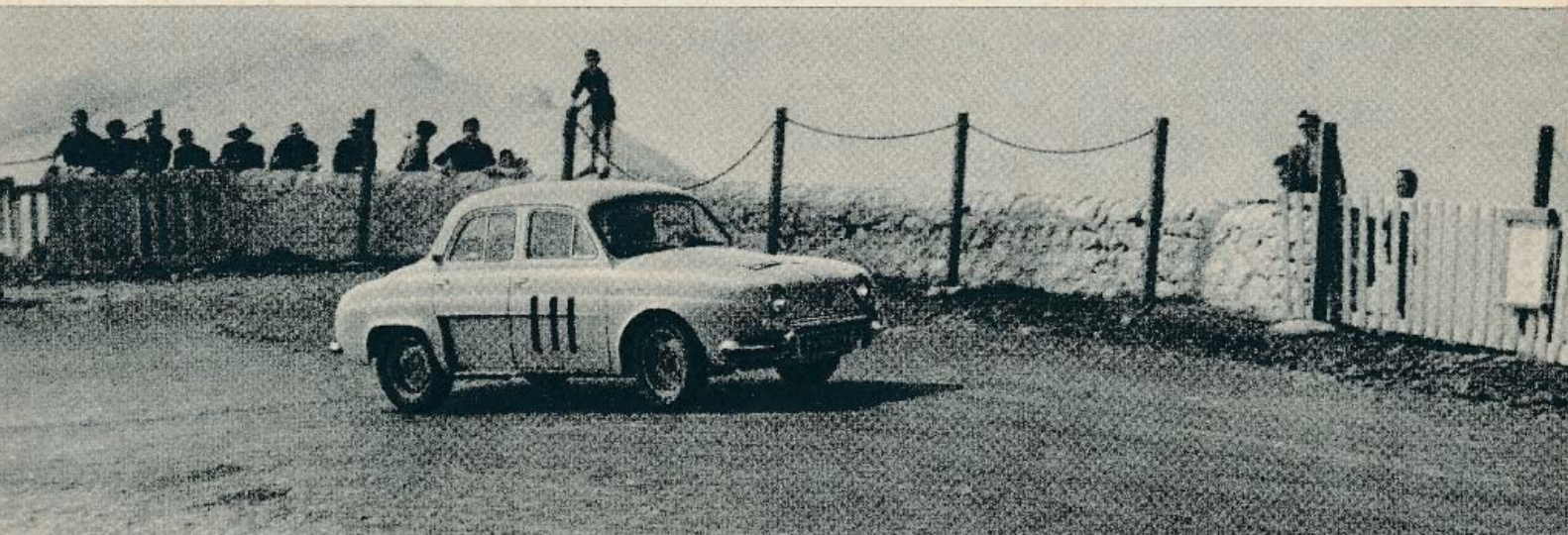
Tout au long du parcours, les nombreux spectateurs qui se pressaient au bord des routes ont été vivement impressionnés par le magnifique comportement des Dauphines qui firent la démonstration de leur régularité sur tous les circuits.

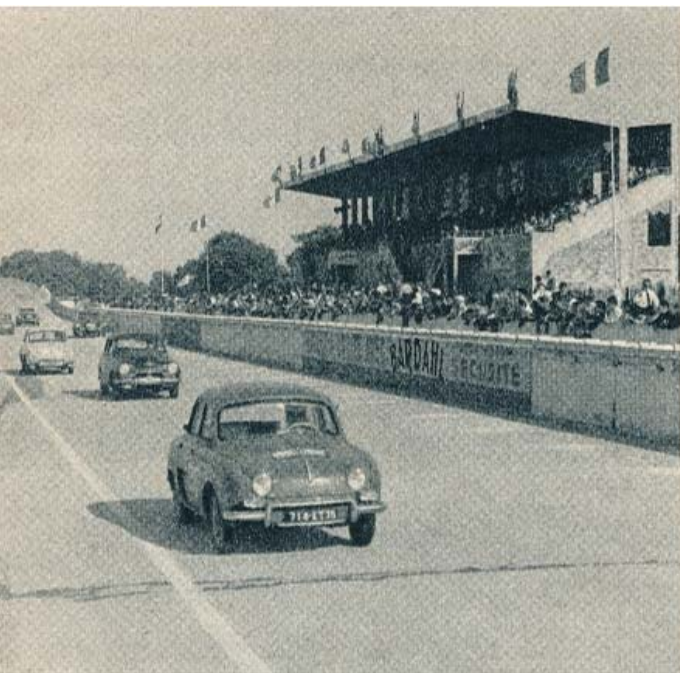
Le classement général, mieux encore que la brillante victoire des Dauphines dans leur catégorie, met en valeur leur belle performance. Sur un parcours tel que celui du Tour de France Automobile, il est logique que les premières places du classement général soient enlevées par des voitures de sport, conçues pour la compétition (carrosseries allégées et profilées au maximum) telles que les Ferrari, Mercedes 300 SL, Porsche, Alfa Giulietta et DB. La performance des Dauphines devient par contre évidente lorsque les premières voitures de série ou issues de la série apparaissent au classement,

24 ^e Dauphine Renault 845 cc	28 ^e Citroën DS 19 1911 cc	32 ^e DB Panhard 851 cc	36 ^e Panhard ZI 851 cc
25 ^e Dauphine Renault 845 cc	29 ^e Jaguar 2483 cc	33 ^e Panhard X 86 745 cc	37 ^e Dauphine Renault 845 cc
26 ^e Dauphine Renault 845 cc	30 ^e Citroën DS 19 1911 cc	34 ^e M G 1489 cc	
27 ^e Simca Aronde 1290 cc	31 ^e DB Panhard 851 cc	35 ^e Panhard ZI 851 cc	

Bien entendu, les Dauphines Renault se sont littéralement taillées la part du lion dans leur catégorie.

La Dauphine de Michy-Rambaud pendant la course de côte du Mont-Ventoux.





Un passage de Condrillier à Monthéry, pendant l'épreuve de classement.



Les 3 Dauphines Renault ont fait à Rouen-les-Essarts, comme partout ailleurs, une magnifique course d'équipe.



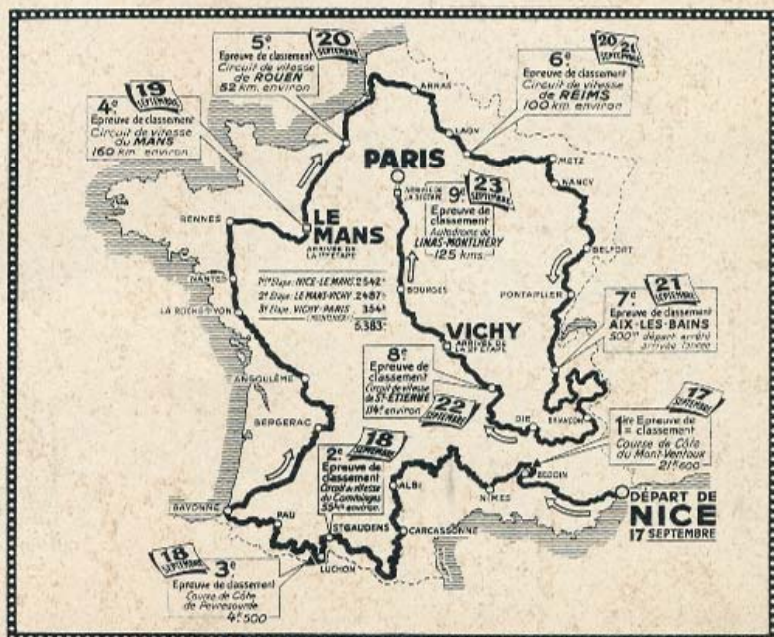
A Nice l'une des Dauphines de l'équipe Renault sur le podium de départ.

VOITURES DE TOURISME DE SÉRIE SPÉCIALES

(à carrosserie de série, toutes cylindrées).

*

- 1 - Michy - Rambaud . . . sur Dauphine Renault
- 2 - Lucas - Foulgoc . . . sur Dauphine Renault
- 3 - Condrillier - Cazon . . . sur Dauphine Renault
- 4 - J. & P. Houdusse . . . sur Simca Aronde
- 5 - E. & P. Meneau . . . sur Panhard Z I.



VIII^e TOUR DE BELGIQUE

2-3 NOVEMBRE 1956



Au départ, à Liège, la Dauphine de Gilberte Thirion et Lise Renaud.

*
1300 km en 24 heures.

*
Deux moyennes imposées : 50 km/h.
pendant les heures diurnes, 60 km/h.
pendant les heures nocturnes.

*
3 étapes "spéciales" de classement disputées sur route fermée et au meilleur temps. Ces étapes permettent d'établir un classement absolument net, en délimitant exactement les performances.

... tel se présente le TOUR DE BELGIQUE qui est maintenant devenu une grande classique automobile européenne.

137 voitures ont pris le départ - La moitié seulement devait passer la ligne d'arrivée, dont 6 sans pénalisation. La performance la plus remarquable de ce 8^e Tour de Belgique a sans doute été celle des Dauphines Renault de l'équipe officielle. Gilberte Thirion qui, au volant de sa Dauphine, remporte la première place de la catégorie 500 à 1000 cc, a une fois de plus prouvé ses qualités, qui en font l'un des meilleurs pilotes actuels de compétition.

C'est une autre Dauphine pilotée par les frères ROUSSELLE qui remporta la seconde place de la catégorie 500-1000 cc. Ces deux Dauphines couraient avec des carrosseries strictement de série.

*

Si un classement général avait été établi, la Dauphine 845 cc de Gilberte Thirion occuperait la 5^e place car elle a, en fait, triomphé de toutes les voitures de la catégorie 1000-1300 cc, ainsi que de celles de la catégorie 1300-1500 cc (à l'exception d'une Porsche).



La Dauphine de Gilberte Thirion, négocie un virage pendant la course de côte de Trooz.



A l'arrivée, le brillant équipage féminin Gilberte Thirion - Lise Renaud est félicité par François Landon chef du Service Compétition de la Régie Renault en présence de M. de Bruyn Directeur commercial de Renault-Belgique.

CLASSEMENT de la CATÉGORIE 500-1000 cc
(38 partants, 15 arrivants)

- 1 - Gilberte THIRION - Lise RENAUD sur Dauphine Renault
- 2 - F. Rousselle - P. Rousselle sur Dauphine Renault
- 3 - Menz - Kriescher sur D K W
- 4 - Matthieu - Martin sur Fiat Abarth
- 5 - Meler Piret sur D K W
- 6 - Sturbelle - Quilico sur DB
- 7 - Holvoet - Berghem sur D K W
- 8 - Maerenhout - Roggeman sur D K W
- 9 - Otto - Moller sur Wartburg
- 10 - Wamen - Poliaert sur Renault
- 11 - Bintner - Schev sur D K W
- 12 - Demortier (Jean et Raymond). sur D K W
- 13 - Ducastelle - Noblecourt sur Panhard
- 14 - Caeyman - Festraets sur D K W
- 15 - Ronsmans - Labarre sur Renault

*

COUPE DES DAMES

(voitures de toutes catégories et toutes cylindrées)
1 - Gilberte THIRION - Lise RENAUD sur Dauphine Renault

Les vainqueurs, tous deux de nationalité belge
à droite : Gilberte Thirion, première
à gauche : Freddy Rousselle, second.



1^{er} TOUR DE CORSE AUTOMOBILE

17 - 18 NOVEMBRE 1956

En Janvier dernier, la Dauphine faisait en Corse son entrée dans le monde. Elle se devait de participer avec éclat à ce premier Tour de Corse.

M. André Bozon, envoyé spécial de "l'Équipe", après avoir reconnu l'itinéraire, écrit : " Les 1039 km du parcours sinueux, tourmenté, rassemblent les difficultés idéales d'un itinéraire sur lequel un touriste, quelle que soit sa voiture, ne peut prétendre rouler, même s'il est fort adroit, à 50 km à l'heure de moyenne." Les organisateurs ont baptisé leur épreuve le "Rallye des 10.000 virages", bien que, selon les concurrents, "20.000 virages" eut été plus exact.

Le Tour de Corse est en fait une course de vitesse comme les 1000 Miles et une épreuve routière aussi difficile que les plus dures étapes de Liège-Rome-Liège. Les moyennes imposées de 56 et 58 km/h. étaient très difficilement réalisables. Les lignes droites étant extrêmement rares, c'est moins la vitesse de pointe que les qualités routières de la voiture qui pouvaient opérer une sélection parmi les engagés.

En outre, 3 courses de côtes devaient départager les non pénalisés.

43 voitures ont pris le départ de Bastia.
24 seulement ont atteint l'arrivée.

Ceux qui ont pointé à Ajaccio, même avec du retard, peuvent être fiers d'avoir quand même bouclé ce terrible Rallye de la Corse qui ne permettait pas au pilote une seule seconde de repos.

Un seul équipage a respecté la moyenne imposée, arrivant ainsi sans pénalité : l'équipage féminin Gilberte Thirion - Nadège Ferrier, sur Dauphine Renault, qui enlève la première place du Classement Général, la Coupe des Dames et, naturellement, la première place de sa catégorie.

C'est une deuxième Dauphine Renault, celle de Maurice Michy et Jacques Rambaud, qui se classa seconde du Classement Général.

Il était difficile pour la Dauphine de célébrer plus brillamment son retour en Corse... et presque son premier anniversaire.



A la tombée de la nuit, la Dauphine de Gilberte Thirion arrive à Ajaccio, applaudie par un groupe de Corses très couleur locale.



Une foule nombreuse applaudit les concurrents tout au long du parcours, La Dauphine de Michy-Rambaud, 2^e du classement général, négocie un des 10.000 virages du Rallye.



La brillante championne belge Gilberte Thirion, conduisit sa Dauphine à la victoire dans les Mille Miles et le Tour de Belgique avant de remporter le classement général du Tour de Corse en compagnie de Nadège Ferrier, la jeune pilote Suisse.

CLASSEMENT GÉNÉRAL TOUTES CATÉGORIES

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| 1 - Gilberte THIRION - Nadège FERRIER | sur Dauphine Renault |
| 2 - Michy - Rambaud | sur Dauphine Renault |
| 3 - Nathan - Schmitz | sur Porsche Carrera |
| 4 - Nicol - de la Geneste | sur Alfa-Roméo Giulietta Veloce |
| 5 - Houel - Sacazan | sur Mercedes 300 SL |
| 6 - Walter - Traut | sur Porsche Carrera |
| 7 - Cubaddu - Carboni | sur Lancia Appia |
| 8 - Carrega - Parodin | sur Aronde |
| 9 - Bersani - Cammarelta | sur Alfa-Roméo Giulietta |
| 10 - Blanchoud - Primot | sur Saab |

Un virage spectaculaire d'une des Dauphines de l'Équipe Renault pendant la course de côte du Col St-Eustache.



Depuis son entrée dans l'arène, **LA DAUPHINE EST SOUVERAINE** **en compétition**

Son palmarès des premiers mois ne se limite pas à ces 4 grandes épreuves. Cette voiture a remporté bien d'autres succès, peut-être moins spectaculaires mais aussi valables sur le plan sportif.

Nous sommes heureux de féliciter ici tous ceux qui, du simple amateur au pilote chevronné, ont su conduire leur Dauphine à la victoire en 1956 :

*
CRITÉRIUM NEIGE ET GLACE
*
RALLYE INTERNATIONAL DE PICARDIE
*
RALLYE JEANNE D'ARC
*
RALLYE DE WIESBADEN
*
IX^e COUPE FERNANDEZ
*
XI^e RALLYE INTERNATIONAL DE POLICE
*
RALLYE DE SAINTES
*
V^e TROFEO SUPERCORTEMAGGIORE
*
XI^e NOCTURNE DES AS
*
12 HEURES DE VERVIERS

RÉGIE NATIONALE DES USINES
RENAULT
8-10, AVENUE ÉMILE-ZOLA - BILLANCOURT (Seine) - Tél. : MOL. 52-00